

Politique du jury pour les pénalités discrétionnaires (incluant les informations aux concurrents)



Section A : Information aux concurrents

1 Réclamations du jury pour les incidents sur l'eau

- 1.1 Le jury ne réclame généralement pas pour une infraction à une règle du Chapitre 2 à moins qu'il n'observe une violation manifeste de la sportivité (RCV 2). Des exemples d'infractions pour lesquelles le jury envisagera de réclamer comprennent, sans toutefois s'y limiter :
- (a) enfreindre délibérément ou sciemment une règle sans pouvoir justifier d'une exonération, et sans avoir effectué de pénalité appropriée ;
 - (b) crier inutilement ou utiliser un langage grossier envers d'autres bateaux aux fins d'intimidation ;
 - (c) naviguer en course par équipe, naviguer au profit d'un autre bateau au détriment de son propre classement ;
 - (d) naviguer en causant ou en étant susceptible de causer des dommages ou des blessures ou en obtenant un avantage significatif.

2 Aide extérieure

- 2.1 Un accompagnateur qui donne des instructions à un bateau ou qui lui transfère du matériel de navigation après le signal préparatoire enfreint la RCV 41, même si le transfert commence avant le signal préparatoire.
- 2.2 Quand les accompagnateurs ne sont pas autorisés à entrer dans la zone de course, un bateau qui n'est pas en course et qui a besoin d'aide doit naviguer vers le bateau accompagnateur à l'extérieur de cette zone de course, à moins qu'il ne soit dans l'impossibilité de le faire.

3 Propulsion

- 3.1 La version World Sailing des interprétations de la RCV 42 est publiée à l'adresse suivante : <http://www.sailing.org/raceofficials/rule42/index.php>



PARTENAIRE
OFFICIEL



PARTENAIRE
FÉDÉRAL

3.2 En complément des interprétations World Sailing de la RCV 42, les points suivants peuvent aider à comprendre l'application de la RCV 42 :

- (a) Bien qu'il y ait généralement deux juges dans chaque bateau jury, un juge seul signalera une pénalité pavillon jaune quand il est convaincu qu'un bateau a enfreint la RCV 42.
- (b) Bien que les juges signalent une pénalité à la RCV 42 aussitôt que possible, cela peut être fait après que le bateau a franchi la ligne d'arrivée.

3.3 Un concurrent peut demander aux juges une explication sur une pénalité après la fin de la course. Cela peut se faire sur l'eau ou à terre, ou en demandant au secrétariat du jury une entrevue avec les juges.

4 Demandes de réparation, allégation d'une erreur du CC sur le classement d'un bateau

4.1 Les concurrents souhaitent parfois demander comment le comité de course les a classés. Dans ce cas, ils peuvent remplir une contestation du classement affiché et la remettre au secrétariat de course dans le temps limite de la RCV 62.2. Le CC peut prendre des dispositions pour échanger avec le concurrent avant de répondre à la demande. Si le concurrent n'est pas satisfait de la réponse du comité de course, il peut présenter une demande de réparation dans le temps limite de la RCV 62.2.

Si le système de contestation du classement affiché n'est pas prévu sur l'épreuve, les concurrents peuvent déposer une demande de réparation dans le temps limite de réclamation ou aussitôt que raisonnablement possible après la publication des résultats.

4.2 Lors de l'instruction d'une telle demande de réparation, le concurrent doit fournir la preuve que le comité de course a commis une erreur en classant un bateau. Les preuves vidéo ou les positions relatives de deux bateaux ou plus classés différemment fournissent rarement la preuve que le comité de course a commis une erreur de classement. Pour établir les faits, le jury sera régi par le poids de la preuve. Voir le Cas WS 136.

5 Vidéo et preuves par traçage (tracking)

5.1 Une partie qui souhaite apporter une preuve vidéo ou par traçage lors d'une instruction a la responsabilité de fournir l'équipement nécessaire pour visionner la preuve. Une connexion Internet n'est généralement pas disponible pendant une instruction. Toutes les parties et le jury doivent pouvoir visionner la preuve en même temps.

5.2 Les informations du système de traçage peuvent être présentées si elles sont disponibles, mais leur précision est généralement limitée. Les images produites sont améliorées à partir des données réelles pour aider le spectateur. Le système peut être utilisé pour obtenir une position indicative ou des mouvements des bateaux à des fins de visualisation, mais il n'est pas suffisamment précis pour être utilisé à des fins de gestion de course ou pour les décisions du jury qui nécessitent des informations de positionnement exactes.

6 Observateurs aux instructions

- 6.1 Chaque partie peut amener un observateur lors d'une instruction, à moins que le jury ne décide dans un cas particulier que cela n'est pas approprié. Les observateurs doivent signer le document intitulé « Information pour les observateurs » et se conformer à ses exigences.

7 Utilisation d'appareils électroniques pendant les instructions

- 7.1 L'utilisation d'appareils électroniques (tablettes, smartphones, appareils similaires, etc.) par les parties, les observateurs et les témoins pour prendre des notes, vérifier les règles, les cas, etc. est autorisée pendant les instructions, à condition que l'appareil ne soit pas utilisé pour enregistrer ou communiquer avec d'autres personnes. Avant le début d'une instruction, un membre du jury peut vérifier que tous ces appareils sont en mode avion et que le WiFi et le Bluetooth sont désactivés.

8 RCV 69

- 8.1 Toute forme de tricherie, y compris le fait de ne pas dire la vérité lors d'une instruction, constitue une infraction à la sportivité et peut entraîner une instruction selon la RCV 69.

9 Questions sur la procédure et la politique du jury

- 9.1 Les concurrents, les directeurs d'équipe et les accompagnateurs peuvent soumettre des questions par écrit ou discuter de la procédure et de la politique avec le président du jury. Il sera généralement disponible près des salles du jury pendant le délai de réclamation, ou peut être contacté par l'intermédiaire du secrétariat du jury.

Section B : Politique interne du jury

1 Répondre aux questions

- 1.1 Il est toujours préférable d'être avec un autre arbitre lorsque vous répondez aux questions. Lorsque vous êtes accompagné d'un autre juge :
- (a) A terre : les juges peuvent répondre à des questions sur l'application des règles de course qui n'impliquent pas une réclamation. Cependant, les questions qui impliquent une interprétation d'une règle, d'une instruction de course ou d'une règle de classe doivent être soumises au jury par écrit.
 - (b) Sur l'eau : les juges peuvent discuter avec les concurrents de leurs pénalités sur la RCV42 et des décisions sur l'eau pendant les medal races. Si la conversation devient longue ou houleuse, demandez au(x) concurrent(s) de venir au bureau du jury pour poursuivre la discussion. Si possible, parlez en anglais avec les concurrents.
 - (c) À terre et sur l'eau : l'essentiel de la conversation doit avoir lieu entre l'un des juges et le concurrent. Le deuxième juge observe la discussion et peut aider à calmer la situation si besoin, mais sans essayer d'expliquer. Évitez les conversations en privé avec les concurrents ou leurs accompagnateurs.

2 Réclamations du jury et observation des incidents sur l'eau

Voir aussi : Information aux concurrents dans la section A

- 2.1 Le jury ne réclame généralement pas pour les infractions à une règle du Chapitre 2 à moins qu'il n'observe une violation manifeste de la sportivité (RCV 2), puisque l'obligation principale de faire respecter les règles incombe aux concurrents, quand le bateau a la possibilité d'effectuer volontairement une pénalité sur l'eau ou de soumettre un rapport au jury selon la RCV 64.6.
- 2.2 Aviser sans tarder le président ou le vice-président du jury de tout motif de réclamation du jury contre un bateau afin qu'une décision puisse être prise quant à l'opportunité de déposer ou non la réclamation. L'intention de réclamer doit être affichée avant l'expiration du temps limite de réclamation et elle doit être également déposée dans ce délai. Toutefois, le temps limite peut être prolongé si le juge ne peut pas revenir à terre à temps. Si le juge est retenu sur l'eau, les informations de base doivent si possible être transmises à terre afin que le jury puisse afficher l'intention de réclamer.
- 2.3 Un juge ayant des informations qui peuvent faire de lui le témoin crédible d'un incident prendra des notes et évitera de discuter de l'incident avec tout autre juge, sauf pour décider si une réclamation du jury est appropriée. Un juge témoin d'un incident sur l'eau qui participe à une instruction doit informer le secrétaire du jury, le président du jury ou le vice-président du numéro de la course, du bord, du lieu et des bateaux impliqués.

3 Gestion des observateurs lors des instructions, sous réserve des restrictions liées à la COVID-19

- 3.1 En général, la politique est d'autoriser les observateurs à assister aux instructions. Toutefois, la taille de la salle et la disposition des sièges peuvent limiter le nombre d'observateurs acceptés. Dans ce cas, les sièges seront distribués dans cet ordre :
- (a) un (1) observateur désigné par chaque partie.
 - (b) un (1) représentant de médias.
 - (c) tous autres concurrents ou leurs représentants (un par concurrent), à moins qu'il n'y ait pas suffisamment d'espace pour accueillir tous ceux qui demandent à entrer, auquel cas aucun ne sera autorisé.
 - (d) les arbitres de l'épreuve souhaitant observer, selon l'espace disponible.
 - (e) des représentants supplémentaires des médias, selon l'espace disponible.
- 3.2 Les observateurs doivent signer et se conformer aux exigences du paragraphe « Information pour les observateurs ». Le président du panel doit rappeler les « règles » aux observateurs.

4 Autorisation de retirer une demande d'instruction

- 4.1 Un concurrent peut demander au jury l'autorisation de retirer une réclamation ou une demande de réparation qu'il a déposée. Cette autorisation est une décision du jury (RCV 63.1). Le jury peut désigner un ou plusieurs membres pour prendre la décision. Si ce membre a un doute, la décision peut être renvoyée au panel complet. Si le panel a un doute, consulter le président du jury ou le vice-président. C'est le concurrent qui décide de réclamer ou de demander réparation, ou de demander le retrait. Le jury doit déterminer la raison de ce retrait. En cas de dommages ou blessures potentiels, ou si le jury pense que le réclamant s'est rendu compte qu'il avait peut-être

enfreint une règle et qu'il tente d'éviter une pénalité, l'autorisation de retrait ne doit pas être accordée. Dans les deux cas, le réclamant peut être en infraction à la RCV 2, Navigation loyale.

5 Réparation

- 5.1 Si une réparation est accordée à un bateau, celui-ci doit être classé à la place d'arrivée qui aurait été probablement celle où il aurait fini. Ce cas de figure est plus susceptible de se produire quand l'incident a eu lieu vers la fin de la course ou après l'arrivée du bateau. Dans d'autres cas, la moyenne des points serait appropriée.
- 5.2 Méthode recommandée pour le calcul de la moyenne des points :
- (a) Cas O1 d'une série sans qualification avec une seule flotte : pour une réparation dans une course avant le dernier jour la série, attribuez « la moyenne des points conformément à la RCV A9(a) en remplaçant 'dans toutes les courses' par 'dans toutes les courses de A à B' » (où A est le premier jour de la série et B est soit la veille du dernier jour de course de la série prévu à condition que les résultats d'au moins quatre courses soient inclus, soit le dernier jour de course de la série prévu).
 - (b) Cas O2 d'une série sans qualification avec une seule flotte : pour une réparation dans une course le dernier jour de course de la série, attribuez « la moyenne des points conformément à la RCV A9(a) en remplaçant « dans toutes les courses » par « dans toutes les courses de la série ».
 - (c) Cas Q1 d'une série qualificative avec flottes séparées : pour une réparation dans une course avant le dernier jour de la série qualificative, attribuez « la moyenne des points conformément à la RCV A9(a), en remplaçant 'dans toutes les courses' par 'dans toutes les courses de A à B' » (où A est le premier jour de la série qualificative et B est soit la veille du dernier jour prévu de la série qualificative, à condition que les résultats d'au moins quatre courses soient inclus, soit le dernier jour prévu de la série qualificative).
 - (d) Cas Q2 d'une série qualificative avec flottes séparées : pour une réparation dans une course le dernier jour de la série qualificative, attribuez « la moyenne des points conformément à la RCV A9(a), en remplaçant 'dans toutes les courses' par 'dans toutes les courses de la série qualificative'. »
 - (e) Cas F1 d'une série qualificative avec flottes séparées : pour une réparation dans une course de la série finale avant le dernier jour, attribuez « la moyenne des points conformément à la RCV A9 (a), en remplaçant 'dans toutes les courses' par 'dans toutes les courses de A à B' » (où A est le premier jour de la série finale et B est soit la veille du dernier jour prévu de la série finale, à condition que les résultats d'au moins quatre courses soient inclus, soit B est le dernier jour prévu de la série finale.
 - (f) Cas F2 d'une série qualificative avec flottes séparées : pour une réparation dans une course le dernier jour de la série finale, attribuez « la moyenne des points conformément à la RCV A9 (a) en remplaçant 'dans toutes les courses' par 'dans toutes les courses de la série finale' ».
- 5.3 Dans tous les cas où la moyenne des points est attribuée à un bateau qui a une place d'arrivée, ajoutez « mais pas plus mauvais que N » (où N est la place d'arrivée du bateau).

- 5.4 Dans tous les cas de réparation, un bateau devrait se voir accorder une réparation seulement dans la limite suivante du Cas World Sailing 116, réponse 2 : « En accordant réparation, le jury doit s'assurer que moins de la moitié des scores d'un bateau dans la série, après tout score retiré, est basée sur la moyenne des points ».
- 5.5 Avant de décider de l'arrangement de réparation approprié, le jury doit, dans la mesure du possible, consulter le président ou le vice-président du jury avant de prendre une décision. Signalez toutes les décisions de réparation au président ou au vice-président du jury aussitôt que possible.
- 6 Réparation affectant le reste de la flotte**
- 6.1 Quand un panel réalise que l'issue possible d'une réparation pourrait avoir une incidence sur les places d'arrivée d'une grande partie de la flotte, il doit consulter le président ou le vice-président du jury, même si l'instruction a commencé.

Section C : Politique de pénalité discrétionnaire pour les concurrents

1 Généralités

- 1.1 Quand le jury a le pouvoir discrétionnaire de décider de la pénalité appropriée pour une infraction, les pénalités peuvent aller de zéro point à DNE. Ce document va guider le jury pour déterminer la pénalité.
- 1.2 Les pénalités discrétionnaires ne sont pas seulement une liste de pénalités standard. La pénalité doit être adaptée selon sa justification, tout en conservant une cohérence. Le concept général consiste à établir une pénalité de base pour une infraction particulière, puis à augmenter ou à diminuer la pénalité selon les circonstances.
- 1.3 Les pénalités de base proposées sont énumérées dans les deux tableaux ci-joints. Ceux-ci suggèrent les bandes de base pour les infractions spécifiques courantes et les réponses à certaines questions générales, à utiliser lorsqu'il n'y a pas d'infraction spécifique répertoriée. Lorsqu'une gamme de pénalités est suggérée pour une infraction spécifique, utilisez les questions générales pour déterminer la bande pour cette infraction spécifique.
- 1.4 Les pénalités sont divisées en 4 bandes, le point médian étant la pénalité de base normale :
- (a) Bande 1 : 0 – 10 % (point médian 5 %)
 - (b) Bande 2 : 10 – 30 % (point médian 20 %)
 - (c) Bande 3 : 30 – 70 % (point médian 50 %)
 - (d) Bande 4 : DSQ / DNE (point de départ DSQ)
- 1.5 Commencez par utiliser les tableaux ci-dessous pour trouver la bande qui s'applique. Considérez la « pénalité de base » comme étant au milieu de la bande. Déterminez ensuite s'il y a lieu d'augmenter ou de diminuer la pénalité dans la bande ou de la changer de bande.

- 1.6 Une réponse positive à ces questions conduirait à diminuer la pénalité.
- (a) L'infraction est-elle accidentelle ?
 - (b) Y a-t-il une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
 - (c) L'infraction a-t-elle été signalée par le concurrent ?
 - (d) Quelqu'un qui ne fait pas partie de l'équipage ou de l'équipe d'accompagnateurs du bateau a-t-il contribué à l'infraction ?
- 1.7 Une réponse positive à ces questions conduirait à augmenter la pénalité.
- (a) L'infraction a-t-elle été répétée ?
 - (b) L'infraction est-elle délibérée, plutôt qu'une erreur de jugement ou une négligence ?
 - (c) Y a-t-il eu une tentative de dissimuler l'infraction ?
 - (d) Quelqu'un a-t-il subi un préjudice ?
- 1.8 Le jury peut utiliser d'autres questions pour déterminer si une pénalité doit être augmentée ou diminuée.
- 1.9 Pour calculer et appliquer la pénalité :
- (a) La pénalité discrétionnaire ne peut pas aggraver le score d'un bateau au-delà des points de l'abandon ou de la disqualification.
 - (b) Les pénalités en pourcentage sont calculées au plus proche dixième de point près (0,05 arrondi au dixième supérieur).
 - (c) Quand l'infraction a affecté les performances en course, elle doit être appliquée à toutes les courses courues ce jour, à condition que la réclamation soit valide pour toutes les courses.
 - (d) Quand l'infraction n'affecte pas les performances en course et surtout quand elle est essentiellement administrative, la pénalité doit être appliquée à la course la plus proche du moment de l'incident tel que spécifié dans la RCV 64.2.
- 1.10 La rédaction de la décision ou d'un avis d'application d'une pénalité discrétionnaire doit comprendre ce qui suit :
- (a) Suite à l'utilisation du Guide des Pénalités discrétionnaires, une pénalité de départ de xx % a été décidée.
 - (b) La pénalité est réduite parce que..... ou il n'y a aucune circonstance justifiant la diminution de la pénalité.
 - (c) La pénalité est augmentée parce que..... ou il n'y a aucune circonstance justifiant l'augmentation de la pénalité.
 - (d) La pénalité appliquée est de xx% appliquée à [toutes les courses de la journée] ou à [numéros des course yy]

2. Base des fourchettes de pénalités pour les pénalités discrétionnaires

- 2.1 Généralement, la pénalité de base sera le point médian de la bande.

2.2 Si l'infraction spécifique n'est pas répertoriée ou si une gamme de bande est suggérée, passez au deuxième tableau.

2.3 Assurez-vous qu'une pénalité discrétionnaire est autorisée pour l'infraction spécifique.

| | |
|--|-----|
| Sécurité | |
| Ne pas avoir informé le secrétariat de course alors que vous restez à terre | 1 |
| Ne pas se conformer aux exigences de déclaration d'abandon (absence d'information, pas de formulaire rempli ; formulaire rempli après l'heure limite de réclamation, ou défaut d'émargement sortie/retour) | 1 |
| Quand le non-respect entraîne le déclenchement de recherche et de secours | 4 |
| Place au port – Bateau pas à sa place, mais qui a avisé l'AO | 1 |
| Place au port – Bateau qui n'a pas avisé rapidement l'AO | 2 |
| Ne pas éviter le trafic commercial | 1-4 |
| Retrait du gilet pendant une longue période hors course | 1-2 |
| Code de conduite | |
| Ne pas se conformer à une demande raisonnable d'un officiel | 2-4 |
| Ne pas suivre les instructions d'utilisation, ne pas prendre soin de l'équipement fourni ou gêner le fonctionnement de l'équipement fourni. | 1-4 |
| Quitter la rive | |
| Ne pas respecter l'ordre de rester à terre (p. ex. AP sur H, pavillon D) | 1-4 |
| Le départ | |
| Ne pas éviter la zone de départ, sans gêner un bateau en course | 1 |
| Ne pas éviter la zone de départ et enfreindre la RCV 23.1 | 4 |
| Inspection du matériel | |
| Ne pas respecter les instructions – bonne raison ou justification | 1 |
| Ne pas respecter les instructions – sans bonne raison ni justification | 3 |
| Remplacement d'équipage ou de matériel | |
| Ne pas respecter les instructions – bonne raison ou justification | 1 |
| Ne pas respecter les instructions – sans bonne raison ni justification | 3 |
| Remplacer un équipier ou de l'équipement avec un équipier ou de l'équipement non conforme | 4 |

| Identification et publicité | |
|---|-------|
| Ne pas appliquer les autocollants de l'épreuve comme requis (publicité, numéros d'étrave, boutons de voiles) | 2 – 4 |
| Autocollants appliqués, mais perdus (0% si appliqués par l'AO) | 1 |
| Ne pas porter le dossard tel que requis | 1 – 2 |
| Pas de pavillon de nationalité appliqué | 1 |
| Pavillon de nationalité appliqué mais qui n'est pas resté en place | 1 |
| Pavillon de nationalité en place, mais non fabriqué par un fabricant agréé, comme requis par les règles de classe | 1 |
| Communications radio | |
| Envoyer ou recevoir des messages radio, téléphoniques ou texte non disponibles pour tous les bateaux | 3 |
| Evacuation des détritrus | |
| Evacuation intentionnelle de détritrus | 1 – 4 |
| Positionnement de l'équipement | |
| Ne pas récupérer ou rendre l'équipement tel que requis ou émargement | 1 |
| Ne pas installer ou ne pas respecter les instructions d'installation | 3 |
| Equipement installé mais dysfonctionnement | 4 |
| Règles de classe | |
| Numéros de voile et lettres de nationalité | 1 |
| Absence ou mauvais positionnement des butées de voiles | 2 |
| Voiles à l'extérieur des bandes de jauge | 3 |
| Modification du fabricant fourni et de l'équipement contrôlé | 3 |
| Profilage interdit ou finition des surfaces de coque/foils | 4 |
| Utilisation d'équipement non inscrit (mais certifié) | 3 |
| Equipement de sécurité manquant ou inadéquat | 1 – 4 |
| Utilisation interdite de GPS ou autre équipement électronique | 4 |
| Utilisation de matériel non certifié | 4 |

| | |
|---|---|
| Poids correcteurs manquants ou mal positionnés | 4 |
| Équipement hors tolérances de jauge (à l'exception de l'usure et du déchirement) | |
| Sans effet possible sur la vitesse du bateau | 1 |
| Effet possible mais non significatif sur les performances | 2 |
| Effet significatif sur les performances | 4 |

3. Questions générales

3.1 À utiliser lorsqu'il n'y a pas d'infraction spécifique dans le tableau ci-dessus, ou lorsque le tableau ci-dessus suggère plus d'une bande.

| | |
|---|-------|
| L'infraction pourrait-elle compromettre la sécurité ? | |
| Non | 1 |
| Peut-être mais pas certainement | 2 - 3 |
| Oui | 4 |
| Le bateau peut-il prouver qu'il n'a pas obtenu un avantage concurrentiel ? | |
| Oui, aucun avantage n'est possible. | 1 |
| Non, avantage possible mais pas certain. | 2 - 3 |
| Non, avantage certain. | 4 |
| L'infraction pourrait-elle discréditer le sport ? <i>(Remarque : si le jury estime que le sport a pu être discrédité, il doit envisager une action selon RCV 69, surtout si aucune autre règle n'est disponible.)</i> | |
| Non | 1 |
| Peut-être mais pas certainement | 2 - 3 |
| Oui | 4 |
| L'infraction pourrait-elle entraîner des dommages ou des blessures ? | |
| Non | 1 |
| Peut-être mais pas certainement | 2 - 3 |
| Oui | 4 |

Section D : Politique de pénalité discrétionnaire pour les accompagnateurs et les bateaux

1 Généralités

Quand un jury décide lors d'une instruction qu'un accompagnateur a enfreint une règle ou la réglementation locale, la RCV 64.5 prévoit des pénalités pour l'accompagnateur et des

pénalités pour un bateau dans des cas précis. Les pénalités discrétionnaires ne sont pas seulement une liste de pénalités standard. La pénalité doit être adaptée selon sa justification, tout en conservant une cohérence. Le concept général consiste à établir une pénalité de base pour une infraction particulière, puis à augmenter ou à diminuer la pénalité selon les circonstances. En cas de mauvaise conduite, la pénalité pour les accompagnateurs et les bateaux sera déterminée selon la RCV 69.

2 Pénalités discrétionnaires pour l'accompagnateur

2.1 Les pénalités sont partagées en cinq niveaux comme suit :

| | |
|------------|---|
| Niveau 1 : | Avertissement |
| Niveau 2 : | Interdire à l'accompagnateur d'aller sur l'eau pour une course ou plus |
| Niveau 3 | Interdire à l'accompagnateur d'aller sur l'eau pendant un jour ou plus |
| Niveau 4 : | Interdire à l'accompagnateur l'accès au site pendant un jour ou plus |
| Niveau 5 : | Interdire à l'accompagnateur l'accès au site pour le reste de l'épreuve et/ou prendre d'autres mesures dans le cadre de la compétence du jury tel que prévu par les règles, y compris accuser l'accompagnateur de mauvaise conduite selon la RCV 69 |

2.2 Pénalités de base pour les pénalités discrétionnaires

| Sécurité | Niveau |
|--|--------|
| Ne pas avoir à bord tout l'équipement de sécurité | 2-4 |
| Défaut d'obéir après que l'accompagnateur a été informé | 4-5 |
| Ne pas avoir à bord suffisamment de gilets de sauvetage pour toutes les personnes à bord | 3-5 |
| Ne pas porter de gilet de sauvetage ou permettre au passager de ne pas porter de gilet de sauvetage sur l'eau, pour la première fois | 1-3 |
| Ne pas obéir après avoir été averti, sur l'eau ou à terre | 3-4 |
| Ne pas porter le coupe-circuit sur l'eau, pour la première fois | 1-3 |
| Ne pas obéir après avoir été averti, sur l'eau ou à terre | 3-5 |
| Ne pas avoir une assurance adéquate | 3-5 |
| Le conducteur désigné n'a pas de permis de conduire les bateaux à moteur | 3-5 |
| Transporter des personnes non accréditées à bord | 2-4 |

| | |
|---|------------|
| Laisser tout appareil, pièce d'équipement, bouée, marqueur ou objet similaire en permanence dans l'eau | 3-5 |
| Omission d'afficher l'identification de l'ANM des deux côtés du moteur ou de la coque d'un bateau | 2-4 |
| Non-respect des règlements portuaires locaux, y compris les limitations de vitesse Avoir un comportement inapproprié, commettre des actions dangereuses ou des pratiques inappropriées, ou des actions affectant l'équité ou la sécurité des concurrents | 1-5 3-5 |
| ZONE DE COURSE ET ZONES RÉGLEMENTÉES | Niveau |
| Ne pas utiliser la zone désignée pour la mise à l'eau et la sortie. Stationnement et abandon de remorque dans une zone interdite | 1-2 |
| Avoir un bateau accompagnateur non inscrit dans la zone de course | 3-5 |
| Ne pas rester à l'extérieur de la zone réglementée ou ne pas rester à l'intérieur des zones désignées | |
| Gêner les bateaux en course | 3 3-5 |
| Ne pas minimiser le sillage à proximité des bateaux en course | 1-3 |
| Jeter intentionnellement des débris à l'eau | 3-5 |
| ELECTRONIQUE & COMMUNICATION | |
| Utilisation non autorisée de radio VHF, de tablettes, de téléphones mobiles ou d'autres appareils de communication | 2-5 |
| Communication incorrecte sur VHF (interférence avec CC) | 1-2 |
| Langage blasphématoire ou abusif (au CC, CT, AO, jury ou accompagnateur d'autrui) | 1-5 |
| Utilisation d'un drone sans autorisation | 2-5 |
| Dopage technique : l'utilisation de méthodes, de technologies, etc. contraires à l'éthique pour améliorer les performances, y compris des informations (c.-à-d. météo), du matériel (c.-à-d. des bateaux) et des concurrents | 2-5 |
| AUTRES | |
| Non-respect de toute autre instruction | 1-4 |
| Ne pas se conformer à une demande raisonnable d'un officiel de course | 1-5 |

3 Pénalités discrétionnaires pour un bateau

- 3.1 Le jury peut également pénaliser un bateau qui est partie dans une instruction selon la RCV 60.3(d) ou 69 pour infraction à une règle par un accompagnateur en modifiant le score du bateau dans une seule course, jusqu'à et y compris DSQ. Pour déterminer la pénalité, le jury est guidé par ce document.
- 3.2 Les pénalités sont divisées en 4 bandes, le point médian étant la pénalité de base normale :
- (a) Bande 1 : 0 – 10 % (point médian 5 %)
 - (b) Bande 2 : 10 –30% (point médian 20%)
 - (c) Bande 3 : 30 –70 % (point médian 50 %)
 - (d) Bande 4 : DSQ
- 3.3 Commencez par utiliser les questions des tableaux ci-dessous pour savoir quelle bande s'applique. Le jury peut utiliser d'autres questions pour déterminer si une pénalité doit être augmentée ou diminuée. Considérez que la « pénalité de base » se fait au milieu de la bande.

| Le bateau a-t-il pu obtenir un avantage concurrentiel ? | Bande |
|--|-------|
| Aucun avantage n'est possible | 1 |
| Avantage possible | 2-3 |
| Oui, avantage certain | 4 |
| L'accompagnateur a commis une infraction supplémentaire après que le jury a averti le bateau par écrit, à la suite d'une instruction précédente, qu'une pénalité pourrait être imposée. | |
| L'infraction pourrait-elle entraîner des dommages ou des blessures ? | |
| Non | 1 |
| Possible mais pas certainement | 2-3 |
| Oui | 4 |
| L'infraction pourrait-elle compromettre la sécurité ? | |
| Non | 1 |
| Possible mais pas certainement | 2-3 |
| Oui | 4 |
| L'infraction pourrait-elle discréditer le sport ? | |
| Non | 1 |
| Possible mais pas certainement | 2-3 |
| Oui | 4 |

Pour calculer et appliquer la pénalité :

- (a) La pénalité discrétionnaire ne peut pas aggraver le score d'un bateau au-delà des points de l'abandon ou la disqualification.
- (b) Les pénalités en pourcentage sont calculées au dixième de point le plus proche (0,05 arrondi au dixième supérieur).
- (c) Quand l'infraction procure un avantage concurrentiel, elle doit être appliquée à toutes les courses affectées.
- (d) Quand l'infraction ne procure pas d'avantage concurrentiel, la pénalité doit être appliquée à la course la plus proche du moment de l'incident, comme spécifié dans la RCV 64.2.

3.4 Le jury a le pouvoir discrétionnaire de décider de la pénalité appropriée en cas d'infraction, de l'émission d'un avertissement à l'exclusion de l'accompagnateur de l'épreuve ou à la suppression de tout privilège ou avantage, ou à la prise d'autres mesures relevant de sa compétence, comme le prévoient les règles.

Les réponses aux questions ci-dessous déterminent s'il y a lieu d'augmenter ou de diminuer la pénalité.

Une réponse positive à ces questions conduirait à réduire la pénalité.

- (a) L'infraction est-elle accidentelle ou inévitable ?
- (b) Y avait-il une bonne raison ou une justification à l'infraction ?
- (c) Quelqu'un qui ne faisait pas partie de l'équipe d'assistance a-t-il contribué à l'infraction ?
- (d) Les accompagnateurs ont-ils admis l'infraction et contribué à l'enquête ?

Une réponse positive à ces questions conduirait à augmenter la pénalité.

- (a) L'infraction est-elle délibérée plutôt qu'une erreur de jugement ou une négligence ?
- (b) Y a-t-il eu une tentative de dissimuler l'infraction ?
- (c) Quelqu'un a-t-il pâti de l'infraction ?
- (d) L'accompagnateur a-t-il commis une autre infraction ?

Le jury peut utiliser d'autres questions pour déterminer si une pénalité doit être augmentée ou diminuée.

4 Rédaction de la décision

Lorsque vous rédigez une décision d'application d'une pénalité discrétionnaire, utilisez les énoncés suivants :

- (a) En utilisant le Guide des Pénalités Discrétionnaires, une pénalité de départ de xx % a été décidée.
- (b) La pénalité a été diminuée parce que..... ou : Il n'y avait aucune circonstance justifiant la diminution de la pénalité.
- (c) La pénalité a été augmentée parce que..... ou : Il n'y avait aucune circonstance justifiant l'augmentation de la pénalité.
- (d) Pour un bateau, la pénalité appliquée est de xx% appliquée à [toutes les courses de la journée] ou [aux courses numéro yy]